Рекомендуемая цена: 729 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 101

ПЕРЕЗАПУСК «ДЕСЯТКИ»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00101

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 101, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220,
Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 000 экз.
Цена: 729 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 10.07.2020
Дата выхода в свет: 24.09.2020

Фотографии и иллюстрации:
6 © Николай Никитин/ИТАР-ТАСС; 7 (вверху) © Александр Ганюшин (ИТАР-ТАСС), (в середине) © Николай Никитин/ИТАР-ТАСС, (внизу) © РИА Новости; 8 (вверху) © Николай Никитин/ИТАР-ТАСС, (внизу) © РИА Новости; 9 (вверху) © Jeremy from Sydney, Australia/Wikimedia Commons, (внизу) © Bundesarchiv, Bild 204-018/ CC-BY-SA 3.0 ; 10 (вверху) © A. Grigoryev/Wikimedia Commons, (внизу) © Martin Pettitt /Wikimedia Commons; 11 (вверху слева) © ShinePhantom/Wikimedia Commons, (вверху справа) © Nick Lobeck/Wikimedia Commons, (в середине) © Pibwl/Wikimedia Commons, (внизу) © Nick Parrino/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Установка задних дверных сенсоров освещения салона

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Перезапуск «десятки»

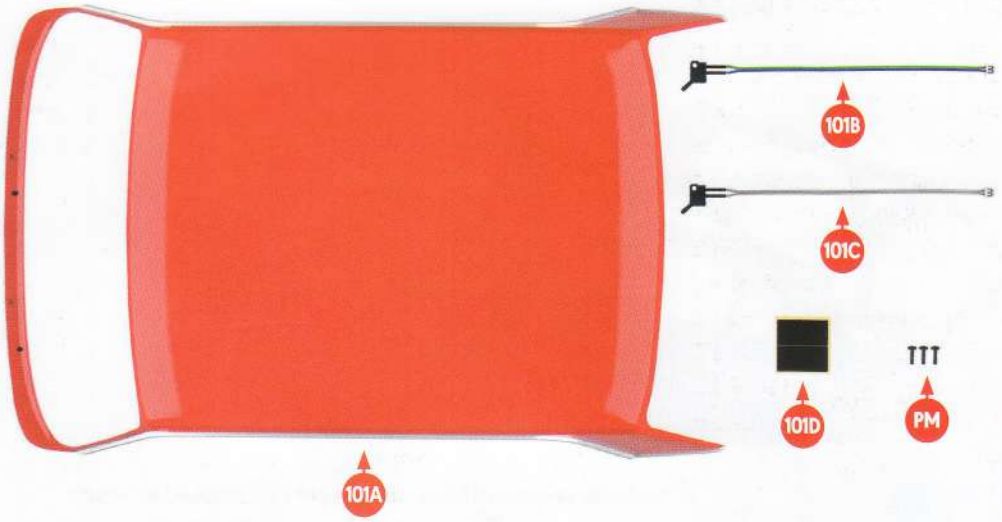
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Верный соратник «Студебекер US6»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

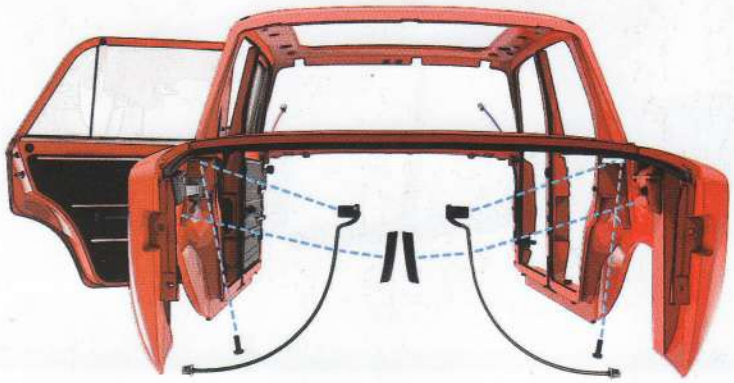
Установка задних дверных сенсоров освещения салона

Установите задние дверные сенсоры освещения салона на вашу модель ВАЗ-2101, используя детали, полученные с этим номером.

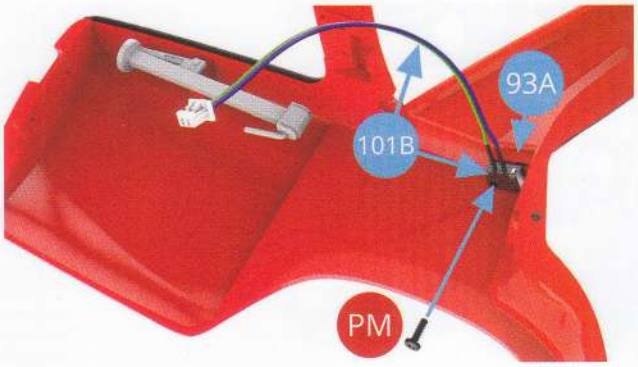


- 101A Панель крыши и рамы ветрового окна (будет использоваться в сборке номера 102)
- 101B Сенсор освещения салона (сине-зеленый)
- 101C Сенсор освещения салона (серый)
- 101D Изолента (2 шт.)
- PM Винт М1,7 × 6,0 мм (3 шт.)

Схема сборки

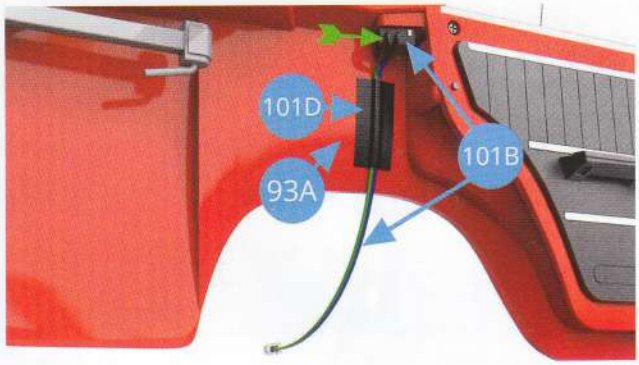


1



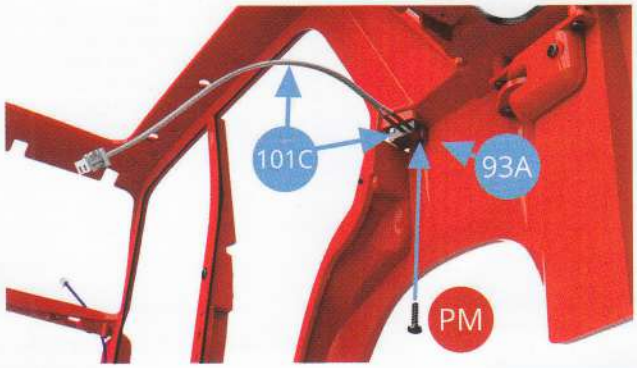
Установите сенсор освещения салона 101B (сине-зеленый) в гнездо на каркас кузова 93A позади левой задней двери и закрепите винтом PM.

2



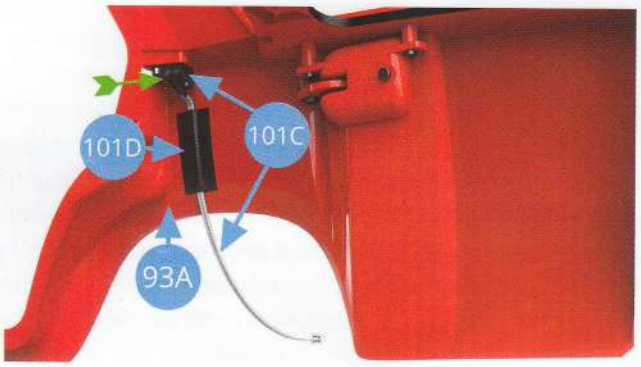
Согните (зеленая стрелка) кабель сенсора освещения салона 101B и закрепите его на левой задней стенке каркаса кузова 93A изолентой 101D.

3



Установите сенсор освещения салона 101C (серый) в гнездо на каркас кузова 93A позади арки правой задней двери и закрепите винтом PM.

4



Согните (зеленая стрелка) кабель сенсора освещения салона 101C и закрепите его на правой задней стенке каркаса кузова 93A изолентой 101D.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Перезапуск «десятки»

По мировым стандартам срок жизни модели автомобиля одного поколения составляет в среднем пять лет с учетом проведения в этот период фейслифтинга. То есть изменения внешности и некоторого обновления, которые дают возможность потребителю не отставать от моды.

Работа по фейслифтингу автомобиля ВАЗ-2110 началась вскоре после его запуска в производство в 1996 году. Но как ни пытались на ВАЗе соответствовать мировому стандарту, все равно быстрее, чем за 10 лет, не получилось.

Трудное начало

Работа по модернизации «десятки» начиналась непросто. Дело в том, что не было четко сформировано задание на модернизацию. Первоначально разрешили изменить только бамперы и облицовку радиатора. Потом разрешили замену капота и фар. Да и то по фарам было выдвинуто требование – либо унифицировать их, либо заимствовать. Всего было изготовлено шесть прототипов. Последний из них – М6 – появился в результате объединения идей, заложенных во второй и третий варианты.

Дизайнер А. Захаров: «Шестой вариант был компиляцией второго и третьего вариантов. Пришел как-то Прусов и поставил задачу: в течение двух месяцев сделать окончательный вариант, который и пойдет в производство (проект 2170). Если на предыдущих версиях было нельзя то одно, то другое, то здесь можно все. Ведущим был М. Пономарев».

В свою очередь, дизайнер М. Пономарев так вспоминал об этой работе: «Перед нами как разработчиками дизайна стояла непростая задача. С одной стороны – освежить облик автомобиля, придать ему современные, модные черты именно в стилистическом плане.

В 1997 году АО «АвтоВАЗ» планировало значительно увеличить выпуск модели ВАЗ-2110. Фотография 1996 года.

С другой стороны, был строго определен список допустимых изменений, в рамках которых мы работали. При этом данный автомобиль проектировался как самый престижный и комфортабельный, а соответственно, и самый дорогой в модельном ряду АвтоВАЗа. Другими словами, нужно было сравнительно скупыми средствами дизайна подчеркнуть более высокий статус автомобиля по сравнению с десятым семейством.

Исходя именно из этой задачи, нами и проводилась работа по изменению кузова и навесных панелей – таких как передние и задние крылья, капот, крышка багажника, бамперы.

Большим достижением считаю разработку светотехники.

Это один из основных элементов, который позволяет зрительно решать задачу, поставленную перед нами. Внедрены определенные декоративные элементы, хотя и не несущие чисто функциональную нагрузку, но именно они решают задачу поднятия престижности модели, повышая ее статус. В качестве примера можно привести различные хромированные детали, широко применяемые в автомобилестроении и подчеркивающие особое положение автомобиля.

Причем автомобиль изменился не только внешне, но и внутренне. Переработаны силовая и ходовая части, значительные изменения произошли в области безопасности».

В 1999 году на «АвтоВАЗе» за шесть месяцев было собрано 328 480 автомобилей и выпущен 150-тысячный автомобиль «десятого» семейства, которым стал универсал ВАЗ-2111. 1999 год.

Интерьер: сотрудничество дизайнеров

Интерьер модели был разработан с участием дизайнеров итальянской студии «Карчерано» (Carcerano). Торпедо с мягким пластиком, панель приборов с маршрутным компьютером, серебристая накладка консоли с часами овальной формы, подлокотник с двумя нишами для мелких предметов, более качественная обивка салона, мультиплексная система управления электроприводами в дверях, зеркал и актуаторов (в том числе и багажника), подушка безопасности водителя (комплектация «стандарт»), переднего пассажира (комплектация «люкс»), уплотнители ветрового и заднего стекол, шумоизоляция, энергопоглощающие вставки передних дверей и торпедо позволили подтянуть к современному уровню дизайн интерьера и повысили уровень оснащенности, комфорта и безопасности.

Непосредственно участвовавший в создании интерьера новой модели дизайнер А. Плюхин высоко оценивает свою работу и работу своих коллег, считая значение дизайна первостепенным: «Все идеи и решения

Салон автомобиля «ВАЗ-2110». 1996 год.

Автомобиль ВАЗ-2110 представлен на Московском международном автосалоне «ЛогоВАЗ-Манеж-93». 1992 год.

Сборка ВАЗ-2110 на главном конвейере. 2000 год.

После этого момента, какие бы сложности ни возникали, дизайн не меняется. Конструкторы вынуждены искать решения, чтобы сохранить утвержденный дизайн. У нас такого нет.

Работая в Италии, мы получили достаточно хорошую школу и опыт, и стали смотреть на дизайн как на важную коммерческую составляющую автомобиля.

В конечном счете именно дизайн приносит прибыль автомобильному предприятию, создавая востребованный на рынке продукт. Он начинает доминировать в проекте. И чем раньше это будет учтено, тем успешнее будут наши разработки».

возникали исходя из поставленной задачи – поднятие статуса автомобиля. Интерьер проектировался в Италии, совместно с местными коллегами.

Оказалось, что мы можем работать оперативнее, чем итальянцы. Задачи одинаковой сложности мы можем решать в более короткие сроки. Наш профессиональный уровень ничуть им не уступает, а по некоторым позициям и значительно превосходит.

К тому же у них несколько другая методология разработки дизайн-проекта и достижения конечного результата.

У них существует такое понятие, как замораживание проекта – стадия, когда дизайн разработан и утвержден.

А получился рестайлинг

В результате работы конструкторов и дизайнеров АвтоВАЗа получилась новая модель – «Лада Приора», представлявшая собой глубокий рестайлинг предшественницы – ВАЗ-2110. В конструкцию было внесено свыше 950 принципиальных изменений и использовано более двух тысяч новых деталей (практически столько, сколько и при создании полностью новой модели).

Автомобиль ВАЗ-2110. 1994 год.

Верный соратник «Студебекер US6»

На Западе к этому автомобилю относятся как к одному из череды многих армейских грузовиков – участников Второй мировой войны: сдержанно и спокойно, считая его далеко не самым лучшим.

Решетка радиатора грузовика «Студебекер US6». Современная фотография.

Г. Горовиц стоит рядом с советским грузовиком американского производства «Студебекер US6», советский солдат за рулем. Начало мая 1945 года.

Иное дело – в России! Для нас это поистине культовый, легендарный автомобиль, ставший, наряду со многими другими образцами вооружения и боевой техники, одним из символов нашей Победы!

Господин «Студебекер»

«Студебекер US6» (Studebaker US6) относился по принятой в годы войны классификации к автомобилям армейского образца.

Это был трехосный армейский грузовой автомобиль, созданный в рамках программы по унификации автотранспорта армии США. Он производился с 1941 года фирмой «Студебекер корп. оф Америка» (Studebaker Corp. of America), а с 1943-го – и фирмой «Рео Мотор Кар» (Reo Motor Car) главным образом для поставок по ленд-лизу. Выпуск машины был завершен в 1945 году. Всего было изготовлено 218 863 автомобиля 13 модификаций (от U1 до U13): с короткой и длинной базой, с полным приводом и неполным (U6, U7, U8), с лебедкой и без, с закрытой и открытой кабиной (U3, U7). Фирма «Рео» изготовила 22 204 машины варианта U3.

Вариант US6 (6×6) представлял собой полноприводный армейский грузовик повышенной проходимости. Он имел колесную формулу 6×6, цельнометаллическую кабину (на части машин – с брезентовыми дверями и верхом), цельнометаллическую или деревянную грузовую платформу (на части машин – самосвального типа), 95-сильный шестицилиндровый двигатель рабочим объемом 5240 см^3, сухое однодисковое сцепление, пятиступенчатую коробку передач, двухступенчатую раздаточную коробку, гидравлические тормоза с вакуумным усилителем и подвеску на продольных полуэллиптических рессорах. Кроме того, существовал вариант автомобиля без привода на передний мост, то есть с колесной формулой 6×4. Грузовик имел характерную армейскую внешность с плоской облицовкой радиатора и штампованными Г-образными крыльями.

Советские грузовики «Студебекер US6» въезжают в Вену. 1945 год.

Грузовики «Студебекер US6» практически не поступали в американскую армию. Это произошло из-за того, что их двигатель Hercules JXD не соответствовал стандартам армии США, из-за чего фирма «Студебекер корпорейшн» (Studebaker Corporation) и проиграла конкурс компаниям «Дженерал Моторс» (General Motors) и «Интернешнл Харвестер» (International Harvesster). Однако для армий других стран это было выигрышем: нижнеклапанный мотор со степенью сжатия 5,24 был способен работать на низкосортном бензине, был простым и надежным в эксплуатации. Поэтому бóльшая часть «студебекеров» и шла в другие страны по поставкам программы ленд-лиза.

Товарищ «Студер»

«Студебекер» был, безусловно, самым популярным и массовым ленд-лизовским автомобилем в СССР. За годы войны в Советский Союз было поставлено свыше 150 тыс. «студебекеров» разных модификаций. Большинство машин поступало в разобранном виде – их сборкой занимался завод «ЗИС» в Москве, а с 1944 года – завод в Минске (будущий МАЗ). Машины, собранные на сборочных предприятиях в Иране, гнали своим ходом. Часто в их кузовах везли ящики с разобранными «студебекерами» – их потом собирали на заводе в Орджоникидзе (ныне Владикавказ).

«Студебекеры» или, как их часто называли солдаты, – «студеры», использовались в качестве транспортных машин и в значительной степени как тягачи для различных артиллерийских систем. Эти автомобили буксировали 76-миллиметровые пушки ЗИС-3, 100-миллиметровые пушки БС-3, 122- и 152-миллиметровые гаубицы. Как подтверждают отчеты ряда артиллерийских частей и соединений, автомобиль «Студебекер» при буксировке орудий во время войны показал хорошую для колесных машин

«Студебекер» с металлическим кузовом в американской раскраске. Современная фотография.

«Студебекер US6» в Техническом музее Тольятти. 2010 год.

проходимость не только при движении по плохим дорогам, но и по пересеченной местности, буксируя артиллерийские системы массой до 3,5 т. Известны случаи, когда автомобилем «Студебекер» буксировали орудия и большей массы. Так, например, во время боев на подступах к Будапешту в 5-й артиллерийской дивизии прорыва из-за отсутствия запасных частей к ходовой части вышло из строя большое количество тракторов. Между тем сложившаяся обстановка требовала срочной переброски частей дивизии на другой участок фронта. В связи с этим было принято решение для буксировки 152-миллиметровых гаубиц-пушек образца 1937 года (МЛ-20) применить автомобили «студебекер» 6×6. В итоге после 400-километрового марша с орудием на прицепе ни одна из 18 задействованных для этой цели автомашин не вышла из строя.

Особую роль сыграли «студебекеры» в оснащении гвардейских минометных частей. Как известно, первые серийные установки БМ-13 монтировались на шасси трехосных грузовиков ЗИС-6. Позже для этой цели использовались легкие танки Т-60, транспортные тракторы СТЗ-5, импортные грузовики «Дженерал Моторс корпорейшн» (GMC), «Шевроле» (Chevrolet), «Интернешнл Харвестер» и др. Использование автомобилей столь разных марок в армии было неудобно, и в апреле 1943 года был принят на вооружение унифицированный образец БМ-13Н (Н – нормализованный). Базой для него выбрали «Студебекер». На этих машинах монтировали и другие советские реактивные установки: 82-миллиметровую БМ-8-48, 132-миллиметровую БМ-13НС (со спиральными направляющими) и, наконец, 300-миллиметровую БМ-31-12.

Установка «Катюша» на грузовике «Студебекер US6». Фотография 2006 года.

Из отчета ГАБТУ РККА

«Автомобили повышенной проходимости большого тоннажа ("Студебекер", "Джиемси" и др.), а также "Додж" ¾ т и "Виллис" сыграли большую роль в Отечественной войне в качестве артиллерийских тягачей, заменив в значительной мере тракторы и конную тягу».

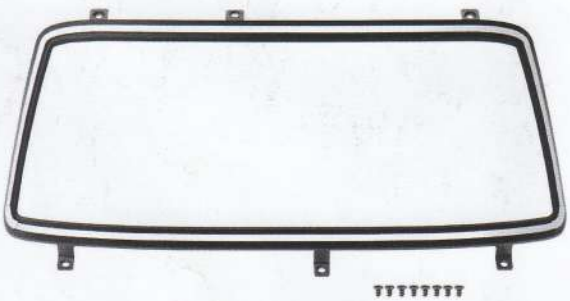
Грузовик «Студебекер US6». Современная фотография.

Автоколонна армии США перевозит на грузовиках «Студебекер US6» грузы для СССР через Персидский коридор. 1943 год.

В НОМЕРЕ 102

- УСТАНОВКА ВЕТРОВОГО ОКНА
- «ФОРД СКОРПИО»: ЭЛЕГАНТНЫЙ И УДОБНЫЙ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ВЕТРОВОЕ ОКНО
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!